LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിനൊന്നാം കേരള നിയമസഭ

എട്ടാം സമ്മേളനം

2004 ജൂലൈ 23, വെള്ളി

വാല്യം CXXII] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 20

നിയമസഭ 2004 ജൂലൈ മാസം 23-ാം തീയതി വെള്ളിയാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ ശ്രീ. എൻ. സുന്ദരൻ നാടാരുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : ഓർഡർ.....ഓർഡർ.....ചോദ്യം നമ്പർ 464.

ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കാൻ നടപടി

*1 [464] ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി:

,, യു. സി. രാമൻ:

,, വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്:

,, കെ. എൻ. എ.ഖാദർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വേണ്ടത്ര സ്ഥലസൗകര്യമില്ലാത്തതിനാൽ പ്രധാന നഗരങ്ങളിൽ റോഡുകളിൽ ബസ്സുകൾ തലങ്ങും വിലങ്ങും നിർത്തുന്നതും അതുമൂലം അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാവുന്നതും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ ലഘൂകരിക്കാൻ വേണ്ടി പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെങ്കിലും 'ബസ്-ബേ' നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ;

(സി) എങ്കിൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച് കൈക്കൊണ്ട നടപടി വിശദീകരിക്കാമോ?

മരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ) : സർ,

(എ—സി) നമ്മുടെ അഞ്ച് നഗരങ്ങളിലും അപകട സാധ്യത ഒഴിവാക്കി ബസ്സുകൾ നിർത്തുന്നതിനുള്ള ബസ്-ബേകൾ ആവശ്യമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഇപ്പോൾ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുന്ന പ്രത്യേക റോഡ് വികസന പദ്ധതിയിൽ 94 ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ഏർപ്പാട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേരളാ സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് പദ്ധതിയിൽ 450 ബസ്-ബേകളുടെ നിർമ്മാണം ഉൾപ്പെടുത്തി പണി ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം ഒഴിച്ചുള്ള നാല് നഗരങ്ങളിൽ ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ബാങ്ക് സഹായത്തോടെയുള്ള നഗരവികസന പദ്ധതിയിൽ ബസ്-ബേകൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന റോഡ് വികസനം വിഭാവനം ചെയ്തുവരുകയാണ്.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, നമ്മുടെ പ്രദേശങ്ങൾ മുഴുവൻ ടൗണായ ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഇതിൽ ബോംബെ, ഡൽഹി പോലുള്ള നഗരങ്ങളിൽ പോലും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ട്രാഫിക് തടസ്സമൊന്നും ഉണ്ടാകാതെ ബസ്സുകൾക്ക് പോകാനും എളുപ്പത്തിൽ യാത്രക്കാർക്ക് ബസ്സിൽ കയറാനുമുള്ള സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. അതേ അവസരത്തിൽ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ പറഞ്ഞു, തിരുവനന്തപുരത്ത് അതിനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന്. കേരളത്തിൽ സർവീസ് ലൈൻ പ്രത്യേകമായി മാർക്ക് ചെയ്തിടത്തുപോലും നടു റോഡിൽ ബസ് നിർത്തി ആളെ കയറ്റുകയും ഇറക്കുകയും ചെയ്യുന്ന പതിവാണ് നഗരങ്ങളിൽ പോലുമുള്ളത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഒരു ബസ്സിൽ ആളുകൾ കയറിയാൽ നിരന്തരം ഓരോ മിനിറ്റിൽ രണ്ടും മൂന്നും ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റുള്ള ഈ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെങ്കിലും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ ട്രാഫിക് ദുഷ്ക്കരമായി തീരുന്ന ഏറ്റവും ദുരന്തപൂർണ്ണമായ അവസ്ഥാവിശേഷത്തിൽ നിന്ന് മോചനം ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിലെ എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിലും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഞാൻ മറുപടിയിൽ സൂചിപ്പിച്ചത് തിരുവനന്തപുരത്ത് ക്യാപിറ്റൽ റീജിയൻ ഡെവലപ്മെന്റ് പ്രോഗ്രാം നടക്കുന്നതുകൊണ്ട് അതിൽ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനമായിട്ടുണ്ട്. ടെൻഡറുകൾ ക്ഷണിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ആദ്യമായി തെരഞ്ഞെടുത്തത് കൊല്ലം, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട് വിട്ടുള്ള നഗരങ്ങളാണ്. ആ നഗരങ്ങളിൽ ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി നഗര വികസന പദ്ധതിയിൽ ബസ്-ബേകൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്താനുള്ള തീരുമാനം എടുത്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, ഇവിടെ മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ തിരുവനന്തപുരവും കൊച്ചിയും അതുപോലെതന്നെ കോഴിക്കോടും പറഞ്ഞു. നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ കോർപ്പറേഷനുകളായ കൊല്ലം തൃശ്ശൂർ പോലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നഗരങ്ങളും മലബാർ മേഖലയിലെ ഒട്ടനേകം ടൗണുകളും നഗരങ്ങളെക്കാൾ തിരക്കേറിയ ടൗണുകളായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട ടൗണുകളിൽ—കോഴിക്കോട്, തലശ്ശേരി, കണ്ണൂർ ജില്ലാ ആസ്ഥാനങ്ങളിലുള്ള നഗരങ്ങളിലെങ്കിലും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ട് സുഖകരമായ രീതിയിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ബസ്സ് കയറുന്നതിനും ഇറങ്ങുന്നതിനും സുരക്ഷിതമായി യാത്രചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള അവസരം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u>: സർ, ഇവിടെ പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ കൊല്ലവും തൃശ്ശൂരും അതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്. കൊല്ലം, തൃശ്ശൂർ, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട് ഇതാണിപ്പോൾ ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി നഗര വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിലൊക്കെത്തന്നെ, ഗതാഗത കുരുക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലൊക്കെ ഈ ബസ്-ബേകൾ ആവശ്യമാണ്. പക്ഷേ പ്രധാനമായിട്ടുള്ള പ്രശ്നം നമുക്ക് സ്ഥലം ലഭ്യമാകാത്തതാണ്. കാരണം ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ റോഡിൽ നിന്ന് മാറിയെ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. റോഡിൽ നിന്ന് കുറച്ചുകൂടി സ്ഥലം ലഭ്യമായാൽ മാത്രമെ റോഡിലൂടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് വഴിയിൽ തന്നെ നിർത്തി ആളുകളെ എടുക്കുന്നതിന് പകരം കുറച്ച് ബസ്-ബേകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റി നിർത്തിക്കൊണ്ട് ആളുകളെ എടുത്തു പോകുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ഇനിയുണ്ടാകുന്ന എല്ലാ റോഡ് വികസന പദ്ധതികളിലും പ്രധാനമായും ഈ വിഷയം ഗൗരവമായി ചിന്തിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ ഇപ്പോഴാണ് 450-ഓളം പുതിയ സ്റ്റേറ്റ് റോഡുകളിൽ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ കെ. എസ്. ടി. പി. പദ്ധതിയുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെ ക്യാപിറ്റൽ റീജിയൻ ഡെവലപ്മെന്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 91-ഓളം ബസ്-ബേകളുടെ നിർമ്മാണം ഇപ്പോൾ ആരംഭിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി</u>: സർ, കെ. എസ്. ടി. പി. നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളിലെല്ലാം തന്നെ ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് പദ്ധതിയുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് എങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u>: സർ, ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത് അതുതന്നെയാണ്. കെ. എസ്. ടി. പി. പദ്ധതിയിൽ 450 ബസ്-ബേകൾ. അതായത് അപ്ഗ്രഡേഷൻ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന റോഡുകളിലൊക്കെതന്നെ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ 450-ഓളം ബസ്-ബേകളുടെ നിർമ്മാണം പല സ്ഥലത്തും ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി</u>: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയിലും ഇതുപോലുള്ള മുഴുവൻ ഭാഗങ്ങളിലും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയിലും ഇതുപോലെ പുതുതായി ഏകദേശം മുപ്പത്തിയഞ്ചിനും നാല്പതിനും ഇടയിൽ ബസ്-ബേകൾ പല ഭാഗങ്ങളിലായി നിർമ്മിച്ചു തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഇനിയിപ്പോൾ നാലുവരി പാതയായി വീതികൂട്ടുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഒക്കെത്തന്നെ ഈ ബസ്-ബേകൾക്ക് പ്രത്യേകമായി സ്ഥലം കണ്ടെത്തി നിർമ്മിക്കാനുള്ള പദ്ധതിയുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ: സർ, ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടു. അതു സംബന്ധിച്ച് ചോദ്യം ഉന്നയിച്ചതിന്റെ കാരണം അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. ഇപ്പോൾ പൊതുനിരത്തിന്റെ ഇരുപാർശ്വങ്ങളിലും ചവർ കൂട്ടിയിടുക, കച്ചവടക്കാരുടെയും മറ്റും വില്പന സാധനങ്ങൾ സ്റ്റോക്ക് ചെയ്യുക, സ്ഥാനത്തും അസ്ഥാനത്തും വാഹനങ്ങൾ നിർത്തിയിടുക, വെട്ടിപ്പൊളിച്ചും കുഴിച്ചും റോഡ് വൃത്തികേടാക്കുക, രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപങ്ങളും പാർട്ടികളുടെയും ഇതര സംഘടനകളുടെയും കൊടി അടയാള സ്തൂപങ്ങൾ നാട്ടുക, മരിച്ച നേതാക്കന്മാരുടെയും മറ്റും വിഗ്രഹങ്ങൾ കുടിയിരുത്തുക, ചപ്പും ചവറും മാലിന്യവും നിക്ഷേപിക്കുക തുടങ്ങി നാനാവിധത്തിൽ പൊതു നിരത്തുകൾ നശിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ റോഡുകൾ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെ നേരിടുവാനും സൂക്ഷിക്കുവാനും നടപടി വേണം. രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപമെന്നു പറയാൻ കാരണം രക്തസാക്ഷികൾക്കുള്ള ഏറ്റവും വലിയ സ്മാരകം റോഡുകൾ തന്നെയാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകളുടെ ചോര പുരണ്ടിട്ടുള്ളത് റോഡിലാണ്. അപ്പോൾ വേറെ രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപത്തിന്റെ കാര്യമില്ല. ഇങ്ങനെ റോഡുകൾ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരെ സമഗ്രമായ ഒരു നിയമം കൊണ്ടു വരാൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നിയമങ്ങൾ നിലവിലുണ്ട്. ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് എന്നു പറയുന്ന നിയമങ്ങൾ അതുപോലെയുള്ള എൻക്രോച്ച്മെന്റുകൾ നീക്കുന്നതിന് ശക്തമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്കുന്നുണ്ട്. ഇത് പ്രാവർത്തികമാക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ പല പ്രയാസങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നു. പല വകുപ്പുകളുടെ കോ-ഓർഡിനേഷനാണ് അതിൽ പ്രധാനം. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ചില കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് ഉദാഹരണത്തിന് കൊടിമരം വയ്ക്കുന്ന കാര്യമായാലും അതുപോലെ മറ്റു സ്തൂപങ്ങൾ നിർത്തുന്ന കാര്യമായാലും അത് നീക്കാൻ ചെല്ലുമ്പോൾ വൈകാരികമായി നേരിടുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ഇന്ന് നിലവിലുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്, രാഷ്ട്രീയ അവബോധമുണ്ടാക്കി എല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് നിന്നുകൊണ്ട് കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ എൻക്രോച്ചുമെന്റുകളെ മാറ്റി നമുക്ക് അപകടങ്ങളെ കുറയ്ക്കുവാൻ സാധിക്കും. ഏതായാലും ബസ്-ബേകൾ വലിയ ഒരു അളവോളം അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിന് സഹായകരമാകുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവണ്മെന്റ് മുൻഗണന നല്കിക്കൊണ്ട്, പ്രാധാന്യം കൊടുത്തുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ: നമ്മുടെ പൊതു നിരത്തുകൾ നാശമാക്കുന്നതു മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന്റെ ഒരു പ്രത്യേകത, പൊതുസ്ഥത്ത് നശിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒരു വലിയ പ്രവണതയുള്ള ഒരു വിഭാഗം ആളുകളാണ് ഇവിടെ കേരളത്തിൽ ജീവിക്കുന്നതെന്നു പറയാം. ഞാൻ ഒരു ദിവസം ദുബായിൽ പോയപ്പോൾ അവിടുത്തെ ഒരു മനോഹരമായ പള്ളിയുടെ ബാത്റൂമിനോട് അനുബന്ധിച്ചുള്ള സ്ഥലത്ത് പോയി. അവിടെ നിറയെ മലയാളത്തിൽ എഴുതിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. നാല്പതു രാജ്യങ്ങളിലുള്ള ആളുകളെങ്കിലും പണിയെടുക്കുന്ന ദുബായിലെ പള്ളിയിൽ എല്ലാ എഴുത്തും മലയാളത്തിലാണ്. ആരാണ് അതിന്റെ ഉടമക്കാർ എന്ന് വളരെ വ്യക്തമാണ്. പൊതുമേഖലയ്ക്കുവേണ്ടിയും ഗവൺമെന്റ് സെക്ടറിനു വേണ്ടിയും വലിയ വാദങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുന്ന ഒരു നാടാണെങ്കിലും പൊതുമേഖല യ്ക്കുവേണ്ടി ധാരാളം വർത്തമാനം പറയുന്ന വകുപ്പുള്ള രാജ്യമാണെങ്കിലും പൊതുസ്വത്തുകൾ നശിപ്പിക്കുവാനുള്ള ഒരു വലിയ പ്രവണത കേരളത്തിനുണ്ട്. ഞാൻ അധികം പറയുന്നില്ല. നീലക്കുറിഞ്ഞി പൂക്കുന്നതുപോലെ 12 കൊല്ലത്തിലൊരിക്കലാണല്ലോ നമുക്കൊക്കെ സംസാരിക്കാൻ അവസരം കിട്ടാറുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് പറയുകയാണ്. ബസ്-ബേയോടു കൂടെ ബസ് കാത്തു നില്ക്കുന്നതിനും ഒരു സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. ഇങ്ങനെ സൗകര്യമുണ്ടാക്കുമ്പോൾ സൂക്ഷിക്കേണ്ട ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. കഞ്ചാവ് കച്ചവടക്കാരുടെയും പൂവാലന്മാരുടെയും പിടിച്ചുപറിക്കാരുടെയും കേന്ദ്രമായി മാറാതിരിക്കുവാൻ നല്ല വൃത്തിയും വെടിപ്പുമുള്ളതും രാത്രിയിൽ വെളിച്ചം ഉള്ളതുമായ ബസ് കാത്തു നില്ക്കുവാനുള്ള സ്ഥലം ബസ്-ബയുടെ കൂടെ നിർമ്മിക്കുക, അതിന്റെ മെയിന്റനൻസ് അതാത് സമയങ്ങളിൽ നടത്തുന്നതിന് പഞ്ചായത്തുകളെയും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെയും ഏല്പിക്കുക തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾകൂടി അനിവാര്യമാണ്. അത് ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം. അതുപോലെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റികൾ എന്നു പറഞ്ഞു, റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റികൾ സജീവമാക്കാനും ബസ്-ബേകൾ ഉണ്ടാക്കുവാനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u>: സർ, ഇപ്പോൾ പലയിടങ്ങളിലും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ അതിനോടനുബന്ധിച്ചുതന്നെ ബസ് വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡുകളും നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള നിർദ്ദേശം ഞാൻ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പല സ്ഥലത്തും ഞങ്ങളുടെ സ്ഥലത്തും സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുത്ത് മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും പഞ്ചായത്തുകളും ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ കോർപ്പറേഷനൊക്കെ മുന്നോട്ടു വരുകയാണെങ്കിൽ അവരുടെ കൈവശം സ്ഥലമുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി സൗകര്യം ചെയ്തു കൊടുക്കുന്നതാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡുകൾ-രാത്രികാലങ്ങളിൽ വന്ന് ആളുകൾ കിടന്നുറങ്ങാത്ത രീതിയിൽ സംവിധാനം ചെയ്യുന്ന ബസ് വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡുകളാണ് നിർമ്മിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. കളത്തിൽ അബ്ദുള്ള</u>: സർ, ഈ ബസ്-ബേകളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ കേരള സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്രോജക്ടിന്റെ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സാധാരണ റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത് റോഡ് വർക്കിന്റെ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ അനുസരിച്ചാണ്. ഇതിനു പുറമേ ഇരുപത് മീറ്റർ നീളം അഞ്ച് മീറ്റർ വീതി മുതലായവ ഈ ബസ്-ബേകളുടെ സ്പെസിഫിക്കേഷനിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കളത്തിൽ അബ്ദുള്ള: പാലക്കാട് ജില്ലയുടെ വിവിധ പ്രദേശങ്ങളായ വാളയാർ, പാലക്കാട് ടൗൺ, മണ്ണാർക്കാട് ടൗൺ, അതുപോലെ പട്ടാമ്പി ടൗൺ തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ ട്രാഫിക് എപ്പോഴും ജാം ആയി കിടക്കുകയാണ്. വളരെയധികം ബസ്സുകളൊക്കെ ജാം ആയി, ട്രാഫിക് ഒക്കെ വളരെ മുടക്കി സുഗമമായി സഞ്ചരിക്കുവാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയാണുള്ളത്. വണ്ടികളുടെ ഈ സഞ്ചാരവും അതുപോലെതന്നെ റോഡുകളുടെ തിക്കും തിരക്കും പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണമാണ്. ബസ്-ബേ ഇല്ല, റോഡുകൾക്ക് പ്ലാനിംഗ് ഇല്ല. ഈ സാഹചര്യങ്ങൾ നഗരത്തിലെ തിക്കും തിരക്കും ഒഴിവാക്കുവാനും വാളയാർ അതുപോലെ പാലക്കാട് ടൗണിലെ സുൽത്താൻ ബത്തേരി ജംഗ്ഷൻ, മണ്ണാർക്കാട്, പട്ടാമ്പി അടക്കമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലെ തിക്കും തിരക്കും ഒഴിവാക്കുവാൻ ഈ പട്ടണങ്ങളെ പ്രധാനപ്പെട്ട വല്ല പദ്ധതിയിലും ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇവിടെയൊക്കെ അനിവാര്യമായിട്ടുള്ളത് സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുകയാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും അവിടെയൊക്കെ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കും.

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം : ഈ ചർച്ചയും ബസ്-ബേയുമെല്ലാം നമ്മൾ ഇവിടെ കൊണ്ടുവരാൻ കാരണം റോഡുകളിലെ അപകടത്തിന്റെ എണ്ണക്കൂടുതലാണല്ലോ. എത്രപേരാണ് ഇന്ന് മരിച്ചു പോകുന്നത്. റോഡുകളൊക്കെ മരണത്തിന്റെ കളങ്ങളായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ബസ്-ബേകൾ മാത്രം ഉണ്ടാക്കിയാൽ പോരാ. ബസ്സുകളിൽ കയറാൻ വേണ്ടി സ്ത്രീകളും മറ്റും പെടുന്നപാട് കണ്ടുതന്നെ അറിയണം. ബസ്സുകളുടെ ഫൂട്ട്സ്റ്റെപ്സ് എത്ര മുകളിലാണ്. പ്രായമായ അമ്മമാർ, കുഞ്ഞുങ്ങളുമായി പോകുന്ന അമ്മമാർ അവർക്കൊന്നും കയറാൻ ആകാത്തവിധം ചവിട്ടുപടി ഉയരെയാണ്. അതുകൊണ്ട് എത്രയുംവേഗം പാവംപിടിച്ച ഇത്തരം യാത്രക്കാർക്ക് കയറാൻ പാകത്തിന് ചവിട്ടുപടി താഴ്ത്തി വയ്ക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുത്താലേ അപകടം ഒഴിവാക്കുവാൻ പറ്റൂ. അതുകൂടി പരിഗണിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിയുടെ വകുപ്പിൽ വരുന്നതാണ്. ബസ്സിൽ കയറുന്നതുവരെ പൊതു മരാമത്തിലും ബസ്സിനകത്തേയ്ക്കു കയറുന്നതുമുതൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിയുമാണ്. അതുകൊണ്ട് ചവിട്ടുപടി മുതലുള്ളത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രി ആയതുകൊണ്ട് അത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടു വരുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എം. എ. ചന്ദ്രശേഖരൻ: സർ, ബസ്-ബേകളെല്ലാം നിർമ്മിക്കുന്നത് അപകടം ഒഴിവാക്കുവാനും ട്രാഫിക് ബ്ലോക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുവാനും വേണ്ടിയാണ്. ഇന്ന് നമ്മുടെ നഗരങ്ങളിൽ വളരെയധികം ട്രാഫിക് ലൈറ്റുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്ന് റോഡുകൾ നിറച്ച് വണ്ടികൾ വന്ന് വഴി ബ്ലോക്കായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

വലത്തേയ്ക്ക് പോകണം, ഇടത്തേയ്ക്ക് പോകണം, നടുവിലൂടെ പോകണം. വരകൾ ഇട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ പോലും റോഡുകൾ നിറഞ്ഞ് വണ്ടികൾ വന്നു നില്ക്കുന്നതുകൊണ്ട് ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക് വീണ്ടും ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇത് യഥാർത്ഥത്തിൽ നിയന്ത്രിച്ച് ഇടതുവശത്തേയ്ക്ക് പോകേണ്ട വണ്ടികൾ അവിടെ ബ്ലോക്ക് ആക്കാതെ വിടാനുള്ള സംവിധാനം നിർബന്ധമായി ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ബ്ലോക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുവാൻ കഴിയും. ആ കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേകമായി ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുവാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയാണ്. ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിച്ചതുകൊണ്ട് കാര്യങ്ങൾ നേരെ ആകണമെന്നില്ല. ഈ അടുത്തകാലത്ത് ഞാൻ ഒരു ബസ്-ബേ ഉദ്ഘാടനത്തിനു പോയി. അവിടെ മഞ്ഞ വര വരച്ചിട്ടുണ്ട്. ബസ്-ബേയിൽ വണ്ടി നിർത്തേണ്ടത് ഈ വരയ്ക്കിപ്പുറത്താണ്. ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിച്ച ശേഷവും ബസ്സുകൾ വീണ്ടും നടു റോഡിൽത്തന്നെയാണ് നിറുത്തിയിടുന്നത്. അതുകൊണ്ട്, ട്രാഫിക് പോലീസ് അടക്കം കർശനമായി നിയമം നടപ്പിലാക്കുവാൻ വേണ്ടി മുന്നോട്ടു വരേണ്ടതാണ്. അതിനു വേണ്ടിയുള്ള ഒരു ഏകീകൃതമായ സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: 1980-ൽ അഞ്ചു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളുള്ളത് ഇപ്പോൾ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളായി. ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾക്ക് സമാനമായി ഇനി റോഡുംകൂടി വെട്ടുകയാണെങ്കിൽ കേരളം ഉണ്ടാകുകയില്ല. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയും കൂടി വരുന്നതോടുകൂടി കേരളം രണ്ടായി വിഭജിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ റോഡ് മാത്രം നോക്കുകയാണെങ്കിൽ പഞ്ചായത്ത് റോഡ്, ബ്ലോക്ക് റോഡ്, ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് റോഡ്, നാഷണൽ ഹൈവേ, പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. റോഡ്, ഇങ്ങനെ ഏതാണ്ട് കേരളത്തിന്റെ വിസ്തീർണ്ണത്തിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് ഭാഗം റോഡാണ്. മനോഹരമായ കേരളം, വാഹനങ്ങളുടെ പെർമിറ്റ് കൊടുക്കുന്നതിൽ ഒരു നിയന്ത്രണം ഇനി ആവശ്യമാണ്. നിയന്ത്രണമില്ല എങ്കിൽ വാഹനങ്ങൾ കൊടുക്കുവാൻ പാടില്ല. അഞ്ചുപത്തു കൊല്ലത്തിന്റെ ഇടയിൽ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണ് വർദ്ധിച്ചത്. ഇനി ഒരു അഞ്ചു കൊല്ലംകൂടി കഴിയുമ്പോൾ കംപ്ളീറ്റ് വാഹനമാകും. കുറച്ച് വിസ്തീർണ്ണമുള്ള ഈ കേരളത്തിൽ എവിടെയാണ് ഈ വാഹനങ്ങളെ അക്കോമൊഡേറ്റ് ചെയ്യാൻ പറ്റുക. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായ ഒരു അവലോകനം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നടത്തുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: വാഹന ബാഹുല്യം വർദ്ധിച്ചുവരുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം സംശയമില്ല. അതെങ്ങനെ നിയന്ത്രിക്കണമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് വേറെ തലങ്ങളിൽ ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് എനിക്ക് ഇവിടെപ്പറയാൻ സാധിക്കില്ല. വാഹന ബാഹുല്യം നേരിടുന്നതിനുവേണ്ടി, അതുപോലെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇവിടെ റോഡുകളുണ്ടാക്കണമെന്നുള്ളത് പൊതുവേയുള്ള ആവശ്യമാണ്. അപ്പോൾ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും മറ്റുള്ള പ്രശ്നങ്ങളും വന്നു. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയെക്കുറിച്ചുള്ള ധാരാളം ചർച്ചകൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത് അത് പൂർണ്ണമായും പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് മനസ്സിലാക്കാത്തതുകൊണ്ടാണെന്നാണ്. തീർച്ചയായും വിശദമായി ചർച്ച

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെയ്യുമ്പോൾ ആളുകൾക്ക് ബോധ്യമാകും എന്നുള്ള ശുഭാപ്തിവിശ്വാസമാണ് എനിക്കുള്ളത്. ഏതായാലും മറ്റുള്ള രാജ്യങ്ങളിൽ ഉപയോഗിച്ച് കാലം കഴിഞ്ഞ വാഹനങ്ങൾ യാർഡുകളിൽ കൊണ്ടു പോയി ഇല്ലാതാക്കുകയാണ്. ഇവിടെ അങ്ങനെയല്ല. ഇവിടെ പുതിയ വാഹനം ഒരാൾ വാങ്ങുകയാണെങ്കിൽ പഴയ വാഹനം പിന്നേയും ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ഓടുകയാണ്. മാത്രമല്ല ഡൽഹിയിലൊക്കെ ചുളുവിന് കിട്ടുന്ന വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിൽ എത്തുന്നു. അങ്ങനെ കേരളത്തിൽ വാഹനങ്ങളുടെ ബാഹുല്യം വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനനുസരിച്ച് റോഡുകൾ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. റോഡുകൾ കൂടുതൽ നിർമ്മിക്കണമെന്നുള്ളത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ: കംപ്യൂട്ടർ സംവിധാനം ഉപയോഗിച്ച് ഭരണ നവീകരണ നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന യുവ മന്ത്രി എന്ന നിലയിൽ അങ്ങയോട് ചോദിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്ന ഒരു കാര്യം—വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ ട്രാഫിക് ഒഫൻസ് വളരെ കുറവാണ്. തെറ്റായ സ്ഥലത്ത് പാർക്ക് ചെയ്യുക അതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ കംപ്യൂട്ടർ അത് റീഡ് ചെയ്യും. കംപ്യൂട്ടർ റീഡ് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ ലൈസൻസ് പുതുക്കാൻ പോകുന്ന സമയത്ത് ഇത് ക്ലിയർ ചെയ്തിട്ടേ കൊടുക്കു. ഇത്രയും നല്ല ധീഷണശാലിയായ മന്ത്രി എന്ന നിലയിൽ അങ്ങേക്കെന്തുകൊണ്ട് വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ നടക്കുന്ന ഇത്തരത്തിലുള്ള സംവിധാനം കേരളത്തിൽ കൊണ്ടുവന്നുകൂടാ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: കംപ്യൂട്ടർ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള രണ്ടു സിസ്റ്റംസുണ്ട്. ഒന്ന് ജി.പി.എസ്. എന്നുപറയും—(ഗ്ലോബൽ പോസിഷനീംഗ്) ഒരു വാഹനം എവിടെയാണെന്നുള്ളത് ട്രാഫിക് പോയിന്റിൽ ഇരുന്നുകൊണ്ട് പൊസിഷൻ ചെയ്യാൻ പറ്റുന്ന ഗ്ലോബൽ പൊസിഷനിംഗ് എന്ന സിസ്റ്റം കേരളത്തിലേക്ക് ഇൻട്രോഡ്യൂസ് ചെയ്തുവരികയാണ്. അത് വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ട്രാഫിക് പോലീസുകാർക്ക് അതിനകത്തിരുന്നുകൊണ്ട് വാഹനം ഏതൊക്കെ നിയമങ്ങൾ തെറ്റിക്കുന്നു എന്നുള്ളത് കണ്ടുപിടിക്കാൻ സാധിക്കും. അത് പെട്ടെന്ന് പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ പ്രയാസമാണ്. ഘട്ടം, ഘട്ടമായി മാത്രമേ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതിനു പുറമേ Geo cum softwarc ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സോഫ്റ്റ്വെയർ കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞു. അത് ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. പോലീസും, പൊതുമരാമത്തുമൊക്കെ കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ അപകടങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കാൻ അതുവഴി ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യാൻ, അപകടകരമായിട്ടുള്ള മേഖലകൾ കണ്ടുപിടിക്കാൻ അത് സഹായകരമാകും. ആറേഴു മാസം കൊണ്ട് ഏതൊക്കെ സ്ഥലങ്ങളിലാണ് കൂടുതൽ അപകടം പതിയിരിക്കുന്നതെന്ന് കണ്ടുപിടിക്കാൻ Geo cum softwarc സഹായകമായിരിക്കും.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: അനുനിമിഷം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചു വരികയാണ്. അതിനനുസരിച്ച് യാത്രക്കാർക്കുള്ള പ്രയാസം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുപകരം അത് കൂടുതൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യമാണ് നാം കാണുന്നത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ബസ്-ബേകൾ

നിർമ്മിക്കുന്ന കേന്ദ്രങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചാലോചിക്കുന്ന കൂട്ടത്തിൽ ആയിരക്കണക്കിന് വിദ്യാർത്ഥികൾ പഠിക്കുന്ന കോളേജ് കേന്ദ്രങ്ങൾക്കും, വിദ്യാഭ്യാസ കേന്ദ്രങ്ങൾക്കും മുൻഗണന കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ? അതുപോലെ തന്നെ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കണമെങ്കിൽ ആദ്യം വേ വേണം. മഴക്കുഴി നിർമ്മിക്കാൻ ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള തീരുമാനിച്ചതു കാരണം റോഡ് മുഴുവൻ ഇപ്പോൾ മഴക്കുഴിയാണ്. പുതിയ റോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള റോഡ് വാഹന സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കി മാറ്റാൻ മുൻഗണനകൂടി ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ:</u> അങ്ങയുടെ ആദ്യത്തെ ചോദ്യം വളരെ പ്രസക്തമായ ചോദ്യമാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത് സ്ക്കൂളുകൾക്കു മുന്നിൽക്കൂടി ക്രോസ് ചെയ്യുന്ന സമയത്തൊക്കെയാണ്. ബസ് ബേകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ഇക്കാര്യം പ്രത്യേകം പരിഗണിക്കുന്നതാണ്. റോഡുകൾ പ്രത്യേകിച്ച് കാലവർഷങ്ങളിൽ പൊളിയുന്നു എന്നുള്ളത് സ്വാഭാവികമാണ്. കാരണം ഞാനാദ്യം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമുക്ക് ഡിസൈൻ റോഡ്സില്ല. പഴയകാലത്തു നിർമിച്ച റോഡുകളാണ്. നാട്ടു വഴികൾ വളർന്ന് റോഡുകളായതാണ്. അത് പല ഘട്ടങ്ങളിലും പലതരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണങ്ങൾക്കും വിധേയമായിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഇനിയെങ്കിലും ശാസ്ത്രീയമായിട്ടുള്ള റോഡ് നിർമ്മിക്കണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തിൽ ആയിരം, ആയിരത്തിയഞ്ഞൂറ് കിലോമീറ്റർ മാത്രമേ അങ്ങനെ ശാസ്ത്രീയമായി നിർമിക്കുന്നുള്ളു. പിന്നേയും പൊതുമരാമത്തിന്റെ കീഴിൽത്തന്നെ വേറേയുമുണ്ട്. ഒരു ലക്ഷത്തിൽപ്പരം കിലോമീറ്ററുകൾ ഒ.ഡി.ആർ.-ലുമൊക്കെയായിട്ട് കിടക്കുന്നുണ്ട്. ഏത് റോഡിൽ കുഴിയുണ്ടായാലും അതെല്ലാം ആരുടേതാണ് എന്നറിയാത്തതുകൊണ്ട് ഇനി അത് വേർതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള എന്തെങ്കിലും അടയാളങ്ങൾ കൂടി വയ്ക്കണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശം ഗവൺമെന്റിനുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്:</u> Crime Records Bureau യുടെ കണക്കുപ്രകാരം മഹാരാഷ്ട്രയും, ഗുജറാത്തും, തമിഴ്നാടും കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത് കേരളത്തിലാണ്. ഈ അപകടം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ മറുപടി പറയുമോ? ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുവാൻ അങ്ങ് ചില നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടല്ലോ? പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. നടത്തുന്ന ഈ ബഡ്ജറ്റ് വർക്ക് നടക്കുമ്പോൾ ആ റോഡുകൾക്കെങ്കിലും ബസ്-ബേ പ്രത്യേകമായി ഉണ്ടാക്കി പണി പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ, പ്രത്യേകം നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുവാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തയ്യാറാകുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ:</u> തീർച്ചയായും ഇപ്പോൾ നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾക്ക് കഴിയുന്നത്ര സ്ഥലം ലഭ്യമാകുകയാണെങ്കിൽ അതിന്റെ കൂടെ ബസ്-ബേകൾക്കു വേണ്ടിയുള്ള സൗകര്യങ്ങളും കൂടി ചെയ്യണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം കൂടി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളിലും ബസ് ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള സത്വര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: ട്രാഫിക് ബ്ലോക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുമായി പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിൽ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ടി.പി. റോഡിനും ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെ റോഡിനുമാണ് അത് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതല്ലാതെതന്നെയുള്ള റോഡുകൾ പല സ്ഥലങ്ങളിലുമുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ട്രാഫിക് ബേക്കു പുറമേ പല ജംഗ്ഷനുകളിലും ട്രാഫിക് കുരുക്കുകളും അപകടങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഒരു ജംങ്ഷൻ ഇമ്പ്രൂവ്മെന്റിനും പുതിയ ബസ്-ബേ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും ട്രാഫിക് സേഫ്റ്റിയിൽപ്പെടുത്തി ഒരു പ്രൊവിഷനുണ്ടായിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടുകൊല്ലമായി ട്രാഫിക് സേഫ്റ്റിയിൽപ്പെടുത്തി ഒരു രൂപപോലും ഉൾക്കൊള്ളിക്കാത്തത് കാരണം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിന് ജംങ്ഷൻ ഇമ്പ്രൂവ്മെന്റും അതുപോലെ ബസ്-ബേ നിർമ്മാണവും നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് അടുത്ത ബഡ്ജറ്റ് മുതലെങ്കിലും ട്രാഫിക് സേഫ്റ്റിക്കുവേണ്ടി ഒരു നിശ്ചിതമായ തുക ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയിട്ടുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: റോഡ് സേഫ്റ്റി പ്രൊസീഡ്യുവറിനുവേണ്ടി പ്രത്യേകമായിട്ടുള്ള ഒരു ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചുവരികയാണ്. പ്രത്യേകമായിത്തന്നെ Road safety, Signage, Junction improvement, bus-bay, dividers ഇതിനൊക്കെ വേണ്ടി പ്രത്യേകമായി ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ഇവിടെ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളതല്ലെങ്കിലും ഇപ്പോൾ ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പൊതുമരാമത്തുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുവരുന്ന വർക്കുകളുടെ കൂടെ ബസ്-ബേകൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: ഇവിടെ പുതിയ ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യം മന്ത്രി സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനാവശ്യമായ സ്ഥലം വിട്ടുകിട്ടാൻ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. സ്ഥലം ഉടമകൾ സ്ഥലം വിട്ടുതരില്ല. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ വളരെ മന്ദഗതിയിലാണ്. അതിനെ അതിജീവിക്കാൻ അർജൻസി ക്ലോസിലോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും വിധത്തിലോ ഭൂമിയെടുക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ? അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇന്നു നിർമ്മിക്കുന്ന ബസ്-ബേകൾ പലപ്പോഴും റോഡിൽ പാരലലായിട്ടാണ് ബസ്-ബേകളും ബസ് ഷെൽറ്ററുകളും ഉണ്ടാക്കാറുള്ളത്. അത് കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ വിളിച്ചു വരുത്തുകയാണ്. പാരലൽ അല്ലാതെ കുറേക്കൂടി ശാസ്ത്രീയമായി രണ്ട് വശത്ത് അൽപ്പം മാറ്റി നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രത്യേകമായി ചില സംവിധാനങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോഴുള്ള പ്രൊസീഡ്യുവർ അനുസരിച്ച് ലാന്റ് അക്വിസിഷന് വളരെ കാലതാമസം എടുക്കുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് നെഗോഷിയേഷൻ ചെയ്യാൻ പറ്റുന്ന രീതിയിൽ കളക്ടർമാരുംകൂടി ഇടപെട്ടുകൊണ്ട് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികളിൽ പുതിയ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഏതാനും നാളുകൾക്കുള്ളിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. അത് വരുമ്പോൾ ലാന്റ് പെട്ടെന്ന് ലഭ്യമാകും എന്ന് വിശ്വസിക്കുന്നു. പലരും പെർമിഷനൊന്നും എടുക്കാതെയാണ് റോഡ് വക്കുകളിൽ പല പേരുകളിൽ, സ്മാരകങ്ങളും ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളും ഒക്കെ സ്ഥാപിക്കുന്നത്. പലപ്പോഴും ഞങ്ങളുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ പോലും അറിയാതെ അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ പെട്ടെന്ന് പെട്ടെന്ന് പല ബസ്റ്റ്റാന്റുകളും ബസ്സ്റ്റോപ്പുകളും ഉയരുന്നു എന്നുള്ളതും അപകടം ഉണ്ടാക്കുന്നു. അങ്ങനെ അശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുകയാണെങ്കിൽ അതിന്റെ പേരിൽ നടപടികളെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ് : സർ, ഒരേ സമയം ആറ്, ഏഴ് ബസ്സുകൾ വമികയാണ്. ഈ ബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇവിടെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കൂടുകയാണ്. ഈവക കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വല്ല
9 a.m.] സർവ്വേയും നടത്തിയിട്ടാണോ ബസ്-ബേ യുടെ സ്ഥലം നിശ്ചയിച്ചത്? ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയത് ജില്ലാ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള എം.എൽ.എ.-മാരും വിവിധ വകുപ്പുകളും ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ട്രാഫിക് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റിയുമായെങ്കിലും ചർച്ച നടത്തി അവരുടേയും കൂടി അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞശേഷം ഈ ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനം എടുക്കുമോ? അല്ലെങ്കിൽ നിർമ്മിച്ചു കഴിഞ്ഞ സ്ഥലത്താണ് പിന്നെ കുരുക്ക് ഉണ്ടാകുക, നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ അവസ്ഥ വച്ച്. അതുകൊണ്ട് പഠനം നടത്തിയ ശേഷം തീരുമാനമെടുക്കാൻ നിയമം ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ഇവിടെ രണ്ടു കാര്യങ്ങളാണ്. ഒന്ന്, ബസ്-ബേ ശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിക്കാനാവശ്യമായ സ്ഥലം ലഭ്യമാകുന്ന സ്ഥലത്താണ് ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദശിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ എടുത്തിട്ടുള്ള തീരുമാനങ്ങൾ പ്രകാരം പലതും പ്രാദേശികമായിട്ടുള്ള ചർച്ചകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, പ്രത്യേകിച്ചും ട്രാഫിക്കുമായി ഡിസ്കസ് ചെയ്ത് വല്ലാതെ ഗതാഗതക്കുരുക്കുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ തെരഞ്ഞെടുത്താണ് ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്. ഭാവിയിൽ ജനപ്രതിനിധികളുടക്കം ആലോചിച്ച് അനിവാര്യമായ സ്ഥലത്ത് ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കാൻ വേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ് : സർ, നഗരത്തിൽ മാത്രമല്ല നഗരങ്ങൾ വിട്ടുള്ള ദേശീയ പാതകളിൽ ബസ്-ബേയും അതുപോലെ തന്നെ പെഡസ്ട്രിയൻ പാസ്സേജുമൊന്നും ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ പെരുകി വരികയാണ്. ഉദാഹരണത്തിന്, ശ്രീകാര്യത്ത് ട്രാഫിക് ലൈറ്റ് വച്ച ശേഷം ഒരു ബസ്സുകൾക്കും അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാനൊക്കാത്ത രീതിയിൽ കൺജഷനായി കിടക്കുകയാണ്. അതുപോലെ കഴക്കൂട്ടം ബൈപാസ് ജംഗ്ഷൻ—ഇവിടെ ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കുന്നതോടൊപ്പം കാൽ നടക്കാർക്ക് പോകാനുള്ള അണ്ടർ പാസ്സേജോ എന്തെങ്കിലും ബസ്-ബേയോടൊപ്പം ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ അപകട സാധ്യത കൂടാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ബസ്-ബേയോടൊപ്പം പെഡസ്ട്രിയൻ പാസ്സേജ് എന്ന നിലയിൽ അണ്ടർ പാസ്സേജ് നിർമ്മിക്കാൻ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിന് എന്തെങ്കിലും പ്രത്യേക പ്രോജക്ട് ഉണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അണ്ടർ പാസ്സേജുകളെക്കുറിച്ച് ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചിട്ടില്ല. കാരണം നമ്മൾ നിർമ്മിച്ച കുറേ അണ്ടർ പാസ്സേജുകൾ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ സാധാരണ ജനങ്ങൾ അണ്ടർ പാസ്സേജുകൾ അങ്ങനെ ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല എന്നാണ് കാണാൻ കഴിഞ്ഞത്. അങ്ങനെ അണ്ടർ പാസ്സേജുകൾ വളരെ മോശമായ മറ്റ് കാര്യങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി ഉപയോഗപ്പെടുന്നു. അതുകൊണ്ട് സീബ്രാ ക്രോസിംഗിൽ എങ്ങനെ ശാസ്ത്രീയമായി ക്രോസ്സ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കും എന്നുള്ള അവബോധം ഉണ്ടാക്കുകയും ക്രോസിംഗിൽ ഒക്കെത്തന്നെ അവർക്ക് ഒരു ധാരണയുണ്ടാക്കി ഒരു ട്രാഫിക് എഡ്യൂക്കേഷൻ കൊടുത്തുകൊണ്ട് ജനങ്ങളിൽ അവബോധമുണ്ടാക്കുകയുമാണ് നമ്മൾ പ്രധാനമായും ചെയ്യേണ്ടത്. പക്ഷേ വളരെ നിർബന്ധമായി അണ്ടർ പാസ്സേജുകൾ ഉപയോഗിക്കും എന്ന് തോന്നുകയും ഉറപ്പു തരികയുമാണെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യം കൂടി ആലോചിക്കാം. പക്ഷേ ഇപ്പോൾ അനുഭവത്തിൽ നിന്ന് മനസിലാകുന്നത് കോഴിക്കോട്ട് സബ്-വേ ഒക്കെയുണ്ട്. അതൊക്കെ അടഞ്ഞു കിടക്കുകയാണ്. കാരണം ആളുകൾ ധൃതിവച്ച് ഇതിലെ ഇറങ്ങിപ്പോകുന്നതിനു പകരം റോഡ് നേരെ ക്രോസ്സ് ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. സീബ്രാ ക്രോസ്സിംഗിലെങ്കിലും വന്ന് ക്രോസ്സ് ചെയ്യണം. അതും ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ നോക്കിക്കൊണ്ട് ജനങ്ങൾക്ക് ക്രോസ്സ് ചെയ്യാനുള്ള ട്രാഫിക് സിഗ്നൽ വരുന്ന സമയത്ത് മാത്രം നിർവഹിക്കുന്ന രീതിയിൽ അവരെ പഠിപ്പിച്ചെടുക്കുന്നതിനുള്ള കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ രാഷ്ട്രീയ അവബോധമുണ്ടായാൽ റോഡുകളിലെ എൻക്രോച്ച്മെന്റ് ഒഴിവാകും എന്നു പറഞ്ഞു. രാഷ്ട്രീയ അവബോധമുണ്ടായാൽ നേർച്ചപ്പെട്ടികൾ ഒഴിവാകില്ല. അതിന് വേറെ അവബോധമുണ്ടാകണം. ആ അവബോധം കൂടി ഉണ്ടാക്കാൻ അങ്ങ് മുൻകൈ എടുക്കണമെന്ന അഭ്യർത്ഥനയാണ് എനിക്ക് ആമുഖമായി പറയാനുള്ളത്. റോഡുകളിൽ, നാഷണൽ ഹൈവേകളിലെങ്കിലും എല്ലാ ബസ് സ്റ്റാന്റുകളിലും ഈ ബസ്-ബേ സംവിധാനമുണ്ടാക്കുന്നതിന് അടിയന്തിരമായി ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഞാൻ ഏതെങ്കിലും രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനത്തേയോ ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിയെയോ, സമൂഹത്തെയോ അപകീർത്തിപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടി പറഞ്ഞതല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞത് രാഷ്ട്രീയാവബോധം എന്ന അർത്ഥത്തിലല്ല. മൊത്തത്തിൽ റോഡുകൾ എന്തിന് എന്ന് ചിന്തിക്കുമ്പോൾ ആ റോഡുകൾ എൻക്രോച്ച് ചെയ്യപ്പെട്ട് മറ്റ് ആവശ്യങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി വിനിയോഗിക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഞാൻ ഒരു സ്വയവിമർശനത്തോടുകൂടി പറഞ്ഞതാണ്. ആദ്യം ഞങ്ങളുടെ കൊടിമരങ്ങളെക്കുറിച്ചു തന്നെയാണ് പറഞ്ഞത് എന്നു കണക്കുകൂട്ടിയാൽ മതി. ഞാൻ അടക്കമുള്ള ആളുകൾ റോഡുകൾ

കൈയേറുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുകയും ആ കൈയേറ്റങ്ങൾ സമൂഹത്തിനുണ്ടാക്കുന്ന അപകടം എന്താണെന്ന് സ്വയം ചിന്തിക്കാനും ഈ സമയം നമുക്ക് വിനിയോഗിക്കാം എന്നു മാത്രമേ അതു സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് പറയാനുള്ളു. അങ്ങ് പറഞ്ഞ മറ്റു കാര്യങ്ങൾ വളരെ ഗൗരവപൂർവ്വം ആലോചിക്കുകയും അതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു: സർ, നമ്മൾ വാഹന ബാഹുല്യം മൂലമുള്ള ഗതാഗതക്കുരുക്കിനെക്കുറിച്ചാണ് പറയുന്നത്. മനോരമ സംഘടിപ്പിച്ച, ''എം. സി. റോഡിന്റെ കുരുക്കഴിക്കാം'' എന്ന ചർച്ചയിൽ അങ്ങുകൂടി പങ്കെടുത്തതാണ്. അവിടെ ഹൈവേയോട് ചേർന്ന് ബസ് സ്റ്റാന്റും മറ്റുമൊക്കെ വയ്ക്കുന്നതുകൊണ്ട് ബസ് കയറിയും ഇറങ്ങിയും തിരക്ക് വർദ്ധിക്കുന്നതുകൊണ്ട് കുറച്ചുകൂടി മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നത് ഗതാഗതക്കുരുക്കഴിക്കാൻ ഗുണകരമാകും എന്ന അഭിപ്രായം വന്നു. പക്ഷേ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിൽ തന്നെയുള്ള ഗതാഗത വകുപ്പ് അതിനെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നില്ല. അവർ പറയുന്നത് ഹൈവേയോട് അകന്നിരിക്കുന്ന ബസ് സ്റ്റാന്റുകളിൽ ബസ് കയറിക്കൂടാ എന്നാണ്. ഈ രണ്ട് വകുപ്പുകൾ ഒരേ കാര്യത്തിൽ എടുത്തിട്ടുള്ള വൈരുദ്ധ്യം പരിഹരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പരസ്പര ചർച്ചയും പൊതു തീരുമാനവും ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ഈ കാര്യം ഒരു പൊതു ചർച്ചയിൽ കൊണ്ടു വരികയും അതിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യാം. കാരണം നഗരങ്ങളുടെ നടുവിൽ, ജംഗ്ഷനുകളിൽ ബസ് സ്റ്റാന്റുകൾ നേരിട്ട് വരുമ്പോൾ കൂടുതൽ പ്രശ്നമുണ്ടാകും. സാധാരണ കുറച്ചു കൂടി മാറ്റിയാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. എന്താണ് ഇവിടെ സംഭവിച്ചതെന്ന് അറിയില്ല. അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയ സാഹചര്യത്തിൽ പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: സർ, ഇവിടെ മന്ത്രിമാർ തന്നെ (ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കറുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം രേഖയിൽ നിന്നും നീക്കം ചെയ്തു.) .....(ബഹളം) .....

ഇൻഫർമേഷനും പാർലമെന്ററി കാര്യവും വകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ. എം .എം. ഹസ്സൻ): ഇത് ചോദ്യോത്തര വേളയാണ്. ഇത്തരം പരാമർശങ്ങൾ ദുഃസൂചനയുള്ളതാണ്. അത് രേഖയിൽനിന്ന് അങ്ങ് നീക്കം ചെയ്യണം.

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: എന്റെ അഭിപ്രായം (ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കറുടെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം രേഖയിൽ നിന്നും നീക്കം ചെയ്തു.) മന്ത്രിമാരെ ഫുൾ-ടൈം ആക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. മന്ത്രിമാരെ ഇവിടെ കൊണ്ടുവരണമെന്നാണ് ഞാൻ ഉദ്ദേശിച്ചത്. അത് അവിവേകമാണെങ്കിൽ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുമ്പാകെ അത് പറയാം. എല്ലാ മന്ത്രിമാരും നിയമസഭയിൽ വരണം. അതാണ് ഞാൻ ഉദ്ദേശിച്ചത്. ഇവിടെ ബസ് സ്റ്റാന്റ് നിർമ്മാണം യാതൊരു മാനദണ്ഡവുമില്ലാതെ; ശാസ്ത്രീയമായ ഒരു പഠനവും നടത്താതെ നിർമ്മിക്കുകയാണെന്ന് പറഞ്ഞു. അങ്ങയുടെ സഹപ്രവർത്തകൻ കൂടിയായ ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള ആണ് സ്വകാര്യ ബസ്സ്റ്റാന്റുകൾക്കുപോലും അനുവാദം നൽകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അത് തടയാൻ വേണ്ടി റോഡ് ഗതാഗത മേഖലയിലെ ഗവേഷണ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഇവിടെയുള്ള Design Research, Investigation and Quality Control Board, Kerala Highway Research Institute, National Transportation Planning and Research Centre എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഗവേഷണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ കണ്ടെത്തുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രം ബസ്-ബേകളും ബസ്സ്റ്റാന്റും നിർമ്മിക്കുകയും എന്ന നിലയ്ക്ക് ഒരു കർശന നിയന്ത്രണം തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ച് ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഡോ. എം. കെ. മുനീർ : ബസ്സ്റ്റോപ്പുകൾ ശാസ്ത്രീയമായിത്തന്നെ നിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ തദ്ദേശ വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ച് അവർ മുന്നോട്ടുവരികയാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും എവിടെയൊക്കെ ശാസ്ത്രീയമായി അത് നിർമ്മിച്ചുകൊടുക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് പരിശോധിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് DRIQ, ബോർഡ് കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ. എന്നിവയുടെ സേവനമൊക്കെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നിർമ്മിക്കാനുള്ള നീക്കങ്ങളിൽ ഞങ്ങളുടെ പിൻതുണയുണ്ടാകുമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ഇവിടെ ഞാൻ ചോദിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ചോദ്യത്തിനകത്ത് insinuation വരാതിരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്. Insinuation വരുന്ന ഒരു സാഹചര്യം വന്നാൽ അത് രേഖകളിൽ നിന്ന് മാറ്റുക മാത്രമല്ല അങ്ങനെയുള്ള ആളുകൾക്കുള്ള പെർമിഷൻ നൽകാതിരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിനോട് അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, നമ്മുടെ റോഡുകൾ കൈയേറുന്നതിന് പല മാർഗ്ഗങ്ങളുണ്ട്. ബസ്-ബേ ഉണ്ടാക്കിയാലും നേരം വെളുക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ ട്രെയിലറും, ട്രക്കും, ലോറിയുമെല്ലാം പ്രധാനപ്പെട്ട നിരത്തിലേയ്ക്ക് ഇറങ്ങുകയാണ്. അവസാനം നമ്മുടെ റോഡ് ഒരു മെസ്സായി മാറുകയാണ്. ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ നിവൃത്തിയില്ലാതെ വരികയാണ്. പ്രൈവറ്റ് ബസ്സിലെ കിളി അതിനേക്കാൾ വലിയ ഒരു ശല്യമായി റാകിപ്പറക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെവന്നാൽ റോഡ് എന്നു പറയുന്നത് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇല്ലാതെയാകും. അതോടൊപ്പംതന്നെ റോഡ് പുറമ്പോക്ക് കൈയേറ്റം. ഹൈക്കോടതിയുടെ ഒരു വിധിയുണ്ട്. റോഡ് പുറമ്പോക്ക് കൈയേറിയ ആളുകളെ അടിയന്തിരമായി ഇറക്കി വിടുന്നതിനുള്ള നടപടികളെടുക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. കഴിഞ്ഞ പത്ത് വർഷക്കാലമായി അത് സംബന്ധിച്ച ഒരു തീരുമാനവും അന്നത്തെ ഗവണ്മെന്റ് എടുത്തിട്ടില്ല. ഇന്നത്തെ ഗവണ്മെന്റ് ചില കാര്യങ്ങൾ എടുത്തുകൊണ്ടുപോകുന്നു. റോഡ് പുറമ്പോക്ക് കൈയേറ്റം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കാനും റോഡിന്റെ സ്ഥലം പി.ഡബ്ലു.ഡി.യുടെ കീഴിലാക്കുന്നതിനും നടപടിയെടുക്കാൻ ഗവണ്മെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തീർച്ചയായും. Encroachment-കൾ എന്ന് ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ. നേരത്തെ പറഞ്ഞു, രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ മാത്രമല്ല അതിനു കാരണമെന്ന്. പല കാരണങ്ങളാലും റോഡ് കൈയേറപ്പെടുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഫുഡ്പാത്തുകളിലേയ്ക്ക് കച്ചവടക്കാർ പെട്ടെന്ന് ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ ഫുഡ് പാത്തിൽ നടക്കേണ്ടവർക്ക് റോഡിലേയ്ക്ക് ഇറങ്ങേണ്ടിവരുന്നു. അങ്ങനെയാണ് പലപ്പോഴും pedestrian-ൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. ഇതുപോലെതന്നെ നിയമങ്ങൾ പാലിക്കാത്തതിന്റെ പേരിലും, ബസ്സുകൾ ബസ്സ്റ്റോപ്പുണ്ടായിട്ടും നടുറോഡിൽ നിർത്തുമ്പോൾ, പെട്ടെന്ന് ബ്രേക്കിട്ട് നിർത്തുമ്പോൾ തൊട്ട് പിന്നിൽ വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഇടിക്കുന്നു. ഇല്ലെങ്കിൽ ബസ്സിൽ നിന്ന് ഇറങ്ങുന്ന ആളുകളെ മറ്റ് വാഹനങ്ങൾ ഇടിക്കുന്നു. ഇങ്ങനെയുള്ള അപകടങ്ങൾ ധാരാളം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് encroachment തടയുന്നതിന് ശക്തമായ നടപടികൾ എടുത്ത് ഗവണ്മെന്റ് മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്. പല സ്ഥലത്തും അത് പ്രാവർത്തികമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതിന് എല്ലാപേരുടേയും സഹകരണവും പിൻതുണയുമുണ്ടാകണം. അങ്ങനെ രാഷ്ട്രീയപരമായ പ്രശ്നങ്ങളായി അത് പല സ്ഥലത്തും മാറി എന്നതുകൊണ്ടാണ് പ്രത്യേകമായി ഇത് സൂചിപ്പിക്കാൻ കാരണം.

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: നമ്മുടെ പട്ടണങ്ങളിൽ ധാരാളം ബസ്-ബേകളും ബസ്സ്റ്റോപ്പുകളും നിർമ്മിക്കാൻ സ്ഥലം ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യേണ്ടത് തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. യാണ് ചെയ്യേണ്ടതെങ്കിലും മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളും മറ്റ് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളും ആവശ്യാനുസരണം ബസ്സ്റ്റോപ്പുകളും ബസ്-ബേകളും നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഈ രണ്ടുവകുപ്പുകൾ തമ്മിൽ ഒരു സംയുക്തമായ ധാരണയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംവിധാനമുണ്ടാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അതാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്. പല സ്ഥലത്തും മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും പഞ്ചായത്തുകളും അവരുടെ സ്ഥലം വിട്ടുതരികയും അവിടെയൊക്കെ ബസ് ബേ നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. പഞ്ചായത്തുകളും മുനിസിപ്പാലിറ്റികളുമായി ആലോചിച്ച് അതിനാവശ്യമായ നടപടികളെടുക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഈ ബസ് ഷെൽറ്ററുകളെല്ലാം ഓരോ പ്രദേശത്തും ഓരോ ഡിസൈനിലുള്ളതാണ്. ഇത് ഒരേ രൂപത്തിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളീയ വാസ്തു ശിൽപ്പ ചാതുര്യതയോടെ കേരളത്തിൽ എല്ലായിടത്തും ഒരേ സ്പെസിഫിക്കേഷനിലുള്ള ബസ്-ബേകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മുൻകൈയെടുക്കുമോ? അതോടൊപ്പം നമ്മുടെ എല്ലാ റോഡുകളിലും ഇപ്പോൾ സൈൻ ബോർഡുകളില്ല. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യെ കൊണ്ട് എല്ലാ റോഡുകളിലും ഒരുമിച്ച് സൈൻ ബോർഡ് വയ്ക്കാനും പ്രയാസമായിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് സന്നദ്ധ സംഘടനകളെക്കൂടി

സഹകരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കേരള വ്യാപകമായി എല്ലാ റോഡുകളിലും എല്ലാ ജംഗ്ഷനുകളിലും സൈൻ ബോർഡ് സ്ഥാപിക്കാൻ ഗവണ്മെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒരേ ഡിസൈൻ വരാത്തതിന്റെ കാരണം പലരും പലപലരീതിയിലാണ് ബസ്ബേകളും ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളും ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നത് എന്നതാണ്. ചിലപ്പോൾ ഒരു പഞ്ചായത്തായിരിക്കും, ആ പഞ്ചായത്തിന്റെ ഡിസൈനുണ്ടാകും. അതുപോലെതന്നെ വേറെ ഏതെങ്കിലും ഏജൻസികളാണ് എങ്കിൽ അവരുടെ ഡിസൈനുണ്ടാകും. അത് പിന്നീട് ആലോചിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന കാര്യം മാത്രമാണ്. സൈൻ ബോർഡുകൾ സാധാരണ സന്നദ്ധ സംഘടനകൾ മുന്നോട്ടു വരുമ്പോൾ നമ്മൾ അതിന് അനുമതി കൊടുക്കേണ്ടതാണ്. ഇവിടെ എല്ലാറ്റിനും എന്തെങ്കിലും കണ്ടെത്തുക എന്ന പ്രവണതയാണ്. Gantry-കൾ വയ്ക്കുന്നതിൽവരെ അഴിമതിയുണ്ട് എന്ന രീതിയിൽ പല വാർത്തകളും വന്നു. യഥാർത്ഥത്തിൽ ലോകത്ത് മുഴുവൻ gantry-കളും സന്നദ്ധ സംഘടനകൾ സേവനം എന്ന നിലയിൽ അവരുടെ സ്വന്തം ചെലവിൽ ഉണ്ടാക്കിവയ്ക്കുന്നതാണ്. അതിന് പരസ്യത്തിനുള്ള പൈസ ചിലപ്പോൾ ഈടാക്കാറുണ്ട്. ലോകത്ത് വ്യാപകമായി അത് നടക്കുന്നു. പക്ഷെ, കേരളത്തിൽ അത് നടത്തുമ്പോൾ ഇതിലെന്തോ കുഴപ്പമുണ്ട്, ഇതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കണം എന്നൊക്കെ പറയും. സാധാരണ സന്നദ്ധ സംഘടനകൾ, അതുപോലെ സഹായകമായ രീതിയിൽ മുന്നോട്ട് വരുന്നവർക്കും ഗവണ്മെന്റിന് പരിമിതികളുള്ളതുകൊണ്ട് സൈൻ ബോർഡുകൾ വച്ച് കൊടുക്കുന്നതിന് അനുമതി നൽകേണ്ടതാണ് എന്നതാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അത് തീർച്ചയായും വളരെ ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. കെ. ചന്ദ്രൻ: ഇവിടെ ബസ്-ബേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് തടസ്സമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിസഭയെ അറിയിച്ചത് സ്ഥലസൗകര്യമില്ലായ്മയാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡിൽ നിന്ന് 3 മീ. വിട്ട് മാത്രമേ പുതിയ കൺസ്ട്രക്ഷൻ നടത്താവൂ എന്നാണ് തീരുമാനം. ഇപ്പോൾ റോഡിന്റെ ഇരുപാർശ്വങ്ങളിലും 3 മീ. വിടാതെ തന്നെ നിരവധി കൺസ്ട്രക്ഷൻ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെ ഗൗരവമായ അപകടങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതാണ്. റോഡ് വൈഡനിംഗിനും ഇത് തടസ്സമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇത്തരം നടപടികൾ നിയന്ത്രിക്കാൻ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നേരിട്ട് ഇടപെട്ട് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സാധാരണ ഇത്തരം കെട്ടിട നിർമ്മാണ ചട്ടങ്ങളുണ്ട്. ചട്ടങ്ങളനുസരിച്ച് അനുമതി കൊടുക്കാറുണ്ട്. അതിന് വിരുദ്ധമായി ചെയ്യുന്നുണ്ടെങ്കിൽ തീർച്ചയായും ഞങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വന്നാൽ ഉടൻ നടപടി സ്വീകരിക്കും, ശക്തമായി നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly